

1. 交通からみた国土の現状と課題

<第1章の要旨>

第1章では、「交通からみた国土の現状と課題」について、以下の10項目に亘って記す。モビリティの向上の観点から「①地域間格差の是正」や「②国土の一体化」に関わる課題に対応するとともに「③複数都府県からなる欧州中規模一國に匹敵する広域的なブロック形成の動き」や「④複数の市町村にまたがる生活圏形成の動き」に対応した取り組みを行う必要がある。

また、幹線交通ネットワークの未完の状況による「⑤日本列島の時間距離の歪み」の拡大や、中山間地域を中心とした耕作放棄の拡大や集落衰退の同時進行により、「⑥国土管理問題が顕在化」してきている。国際的な視点に立てば、東アジア諸国の経済的台頭による「⑦わが国の国際ゲートウェイ機能」の「競争力の低下」に歯止めをかける必要がある。さらに、地震などの災害の脅威に常にさらされている脆弱な国土条件への対処など「⑧安全・安定面で課題を残す国土空間」や、高齢社会に対応できるユニバーサルデザインに基づく「⑨移動の安全と自律移動性の向上」などに対応できる社会基盤の再構築が必要となっている。

以上のような現状と課題に対応していくためには、地域の主体的な取り組みを通じ、一体感と独自性を有する自立した『地域ブロック』を形成し、そのもとに多様性のある『生活圏域』と多面的な機能を保持する『自然共生地域』が相互に「⑩交流・連携しあっていく」という国土観の醸成が期待される。

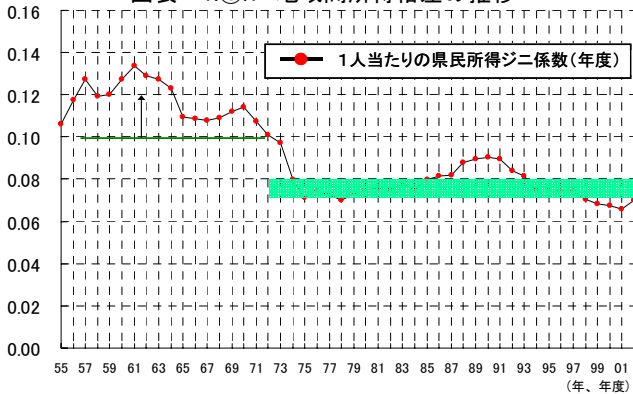
①地域間格差の是正

1962年以降の五次にわたる全国総合開発計画は、人口と産業の大都市圏への過度の集中による弊害と地域間格差を是正し、「国土の均衡ある発展」を図るために、長期的かつ国民経済的視点に立った国土総合開発の方向性をそれぞれの時代背景をもとに明らかにしてきた。

その結果、それぞれの計画に基づく地域振興、社会資本整備などによって、所得水準や生活水準は大幅に向上した。これに伴い、一人あたりの県民所得など都道府県程度の地域単位でみた場合の地域間格差は、相当程度是正されてきたといえる。

今後は、それぞれの地域の多様な人々の社会参画により、地域の特性を活かした地域づくりを行うことで、世代間や個人間の格差是正を図ることも重要である。このような地域づくりの取り組みを通じ、経済面のみならず日常生活の利便性、医療、福祉サービス、教育の機会など生活の質の面でも、地域間の格差を是正していく必要がある。

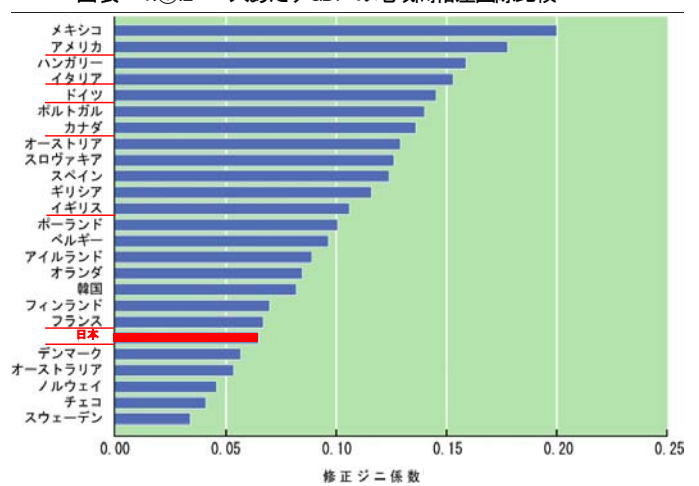
図表-1.①.1 地域間所得格差の推移



- 注1) ジニ係数は、分布の偏りを表す指数であり、0から1までの値をとり、1に近いほど地域間の格差が大きいことを示している。
 注2) 1955年度から1970年度までの沖縄県の人口は、1955年、60年、65年、70年の数値をもとに算出した5年間の平均増加率により推計した。
 注3) 県民所得は、1955年度から1991年度までが、68SNA、1992年度以降が93SNAに基づく数値である。

出典：国土交通省国土計画局資料

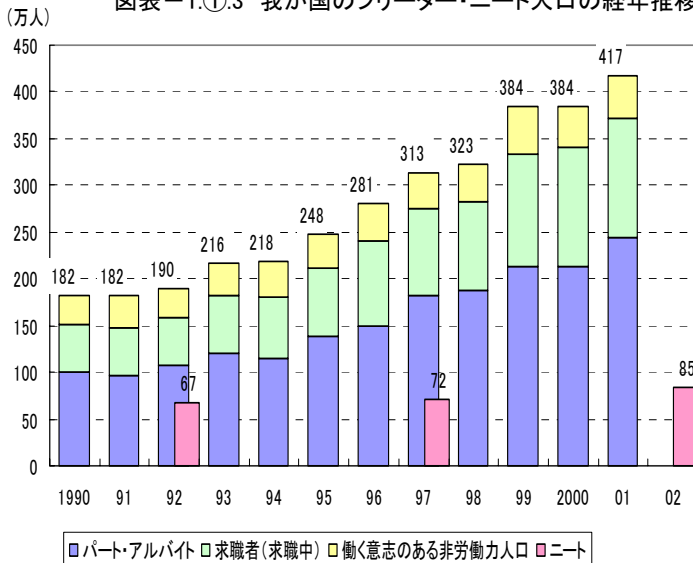
図表-1.①.2 一人あたりGDPの地域間格差国際比較



- 注1) 国内の1人あたりGDPの地域間格差を表す指数
 注2) 下線はG7各国

出典：OECD 行政管理・地域政策局「Territorial Disparity and Geographic Concentration(2003)」をもとに作成

図表-1.①.3 我が国のフリーター・ニート人口の経年推移



- 注1) 国民生活白書による「フリーター」とは、学生、主婦を除く若年層のパート・アルバイト者(派遣等を含む)及び働く意志のある無職の人。
 注2) 各年無業者に関する調査による「ニート」とは、学生、主婦を除く無業者のうち、就業を希望しながら仕事を探していない「非求職型」と、就業希望を表明していない「非希望型」の合計。
 注3) 共に対象年齢層は15~34歳。

出典：「国民生活白書」「若年無業者に関する調査(中間報告)」をもとに作成

注) 下記図表については参考資料を参照

図表-1.①.1 世代間の賃金上昇曲線の相違

図表-1.①.2 三大都市圏の転入超過数の推移

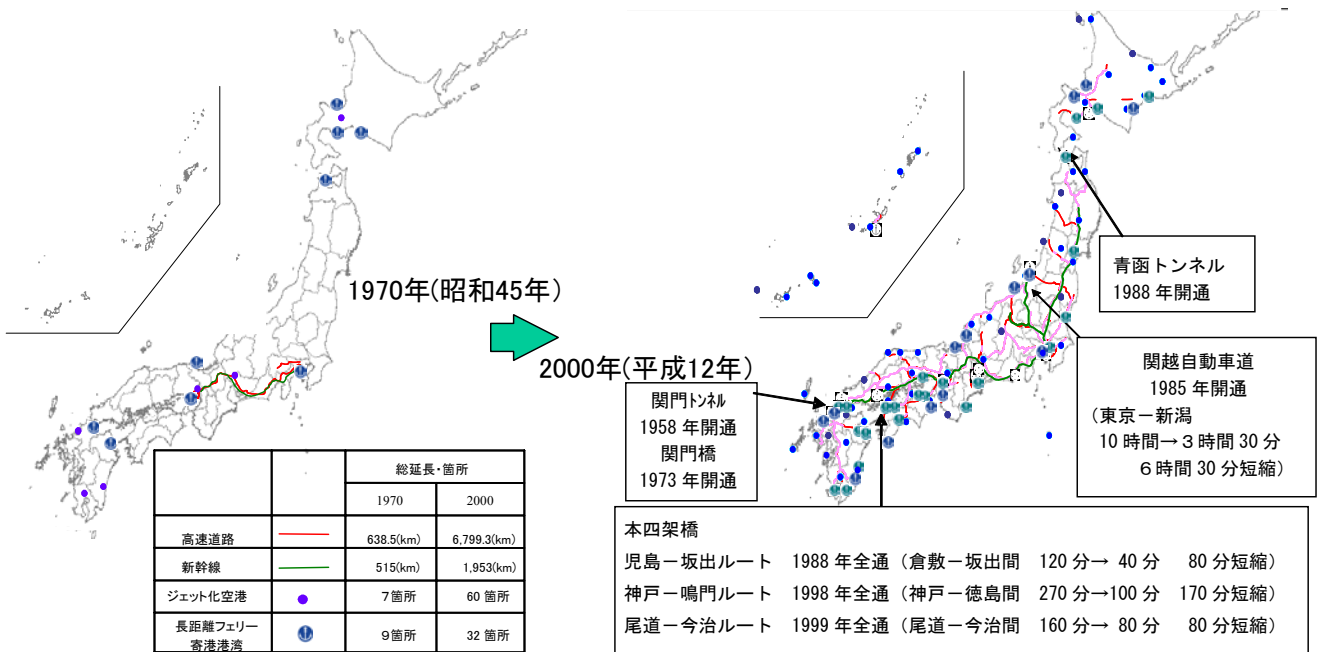
②国土の一体化

1950年以降、関門海峡、青森・函館間、本州・四国間の道路、鉄道が整備され、主要4島が陸上交通や航空ネットワークなどを含む複数交通機関で結ばれた。

物理的には国土の一体化が相当程度進んだ結果、全国1日交通圏内の人口は1965年には全国平均で約30%であったが、2003年には約60%に向上した。

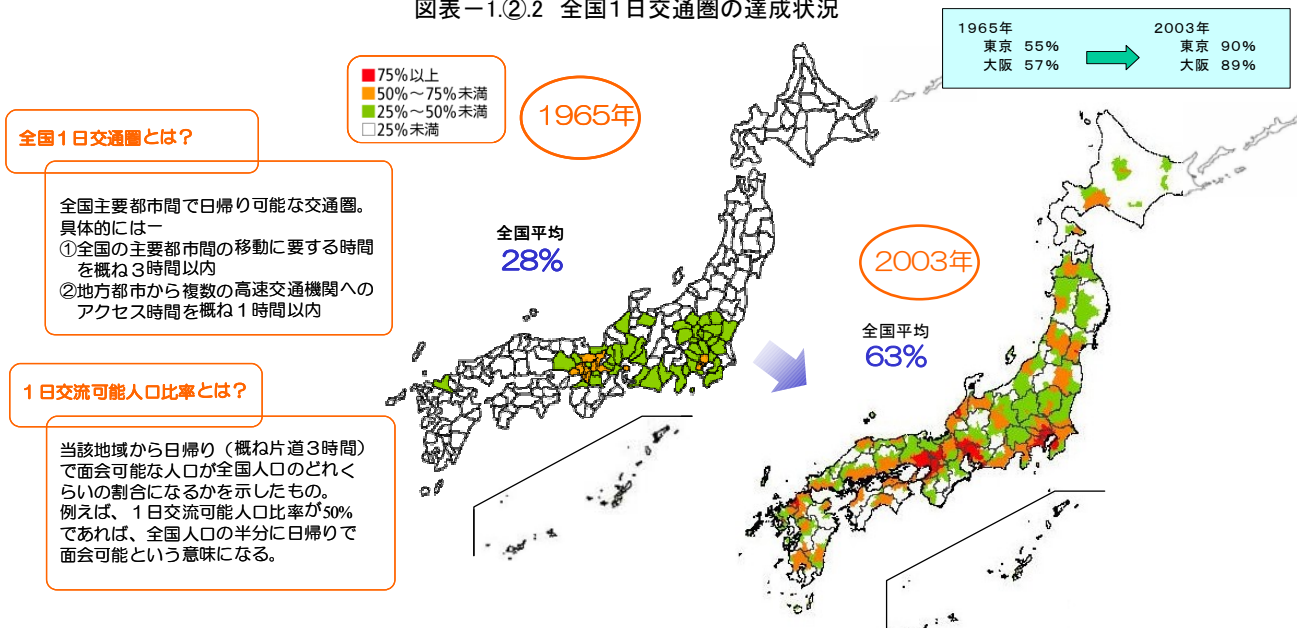
こうした全国幹線交通ネットワークの整備によって、地域間の交流・連携が一定程度深まってきたが、今後ともそれぞれの地域の特性を活かし、広域的な相互補完関係を高めていくために、ネットワークを完結するとともに、移動にかかるコストの低減や所要時間の短縮を図るなど、より一層ネットワーク効果が発現するよう努める必要がある。

図表-1.②.1 わが国の交通ネットワークの変遷



出典:長距離フェリー寄港港湾は「運輸白書(昭和45年)」「港湾要覧(1990年)」「数字で見る港湾2000」をもとに作成

図表-1.②.2 全国1日交通圏の達成状況



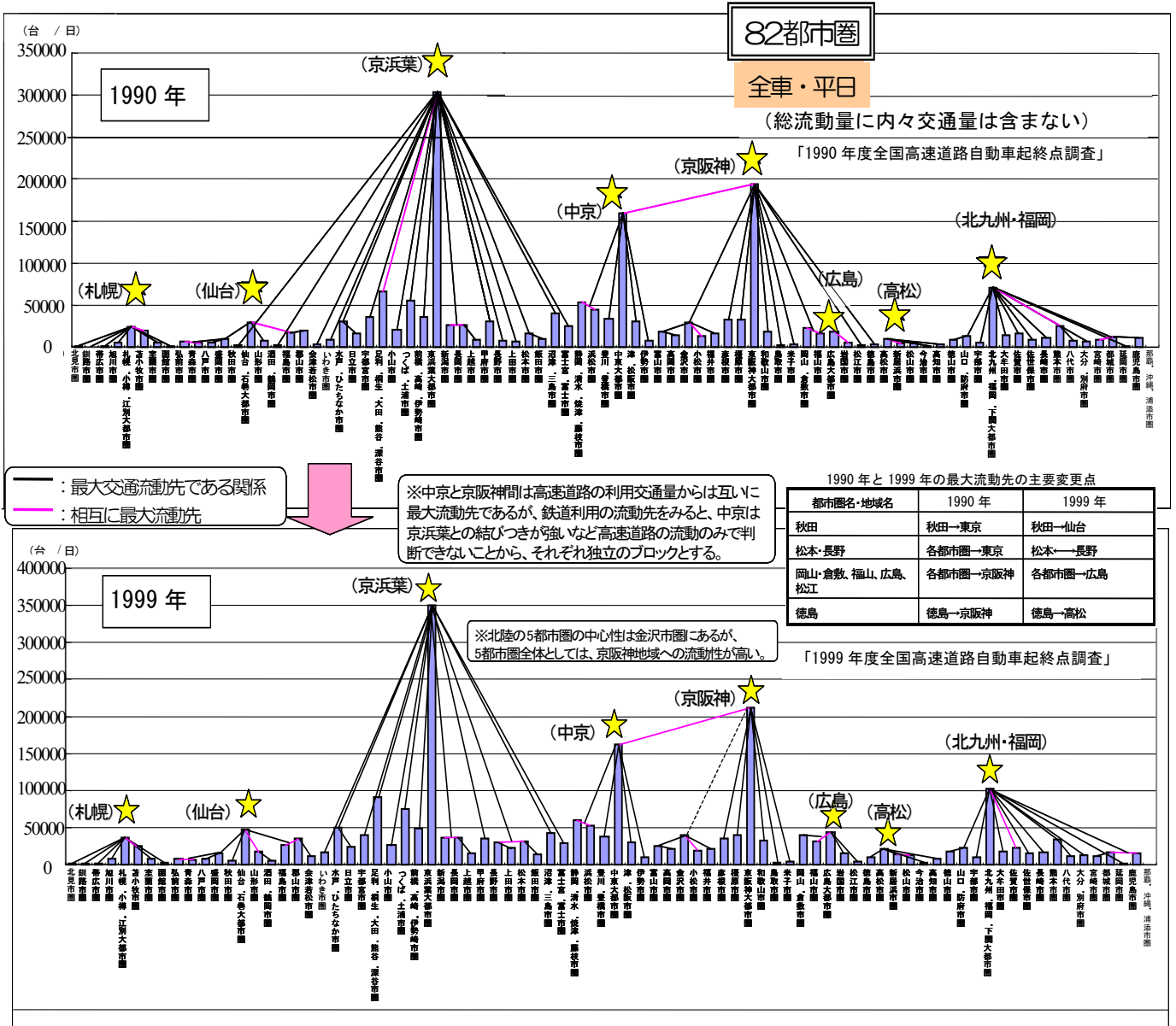
出典:NITAS等により作成

③複数都府県からなる欧州中規模一國に匹敵する広域的なブロック形成の動き

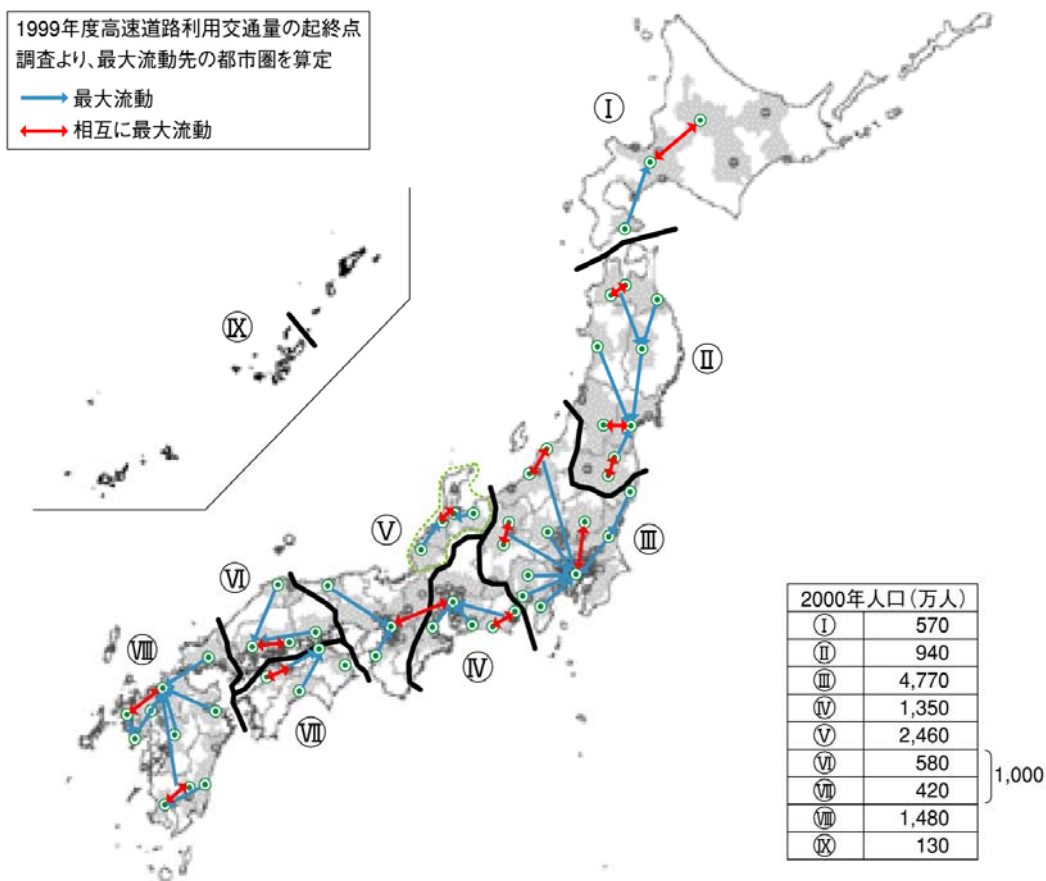
1990年頃を境として、それまでの縦断系の幹線交通体系の整備から、横断系のネットワークの整備に重点が移った。その結果、脊梁山脈をまたぎ、県境を越えた交流・連携が進み、これにより国民の「地域連携のあり方」、「圏域意識」も変わりつつある。

この間の幹線道路ネットワークの整備に伴う交通流動の変化をみると、人口・経済規模が概ね欧州の中規模一國に匹敵する、複数都府県にまたがる規模の8~9つのブロックの形成がみてとれるようになった。また、それぞれの広域的なブロック（以下、『地域ブロック』と称する）の核となる都市の拠点性も高まってきている。今後は、『地域ブロック』内の交通ネットワーク形成によるモビリティの向上に重点をおいた整備が必要である。

図表-1.③.1 高速道路利用の最大流動先

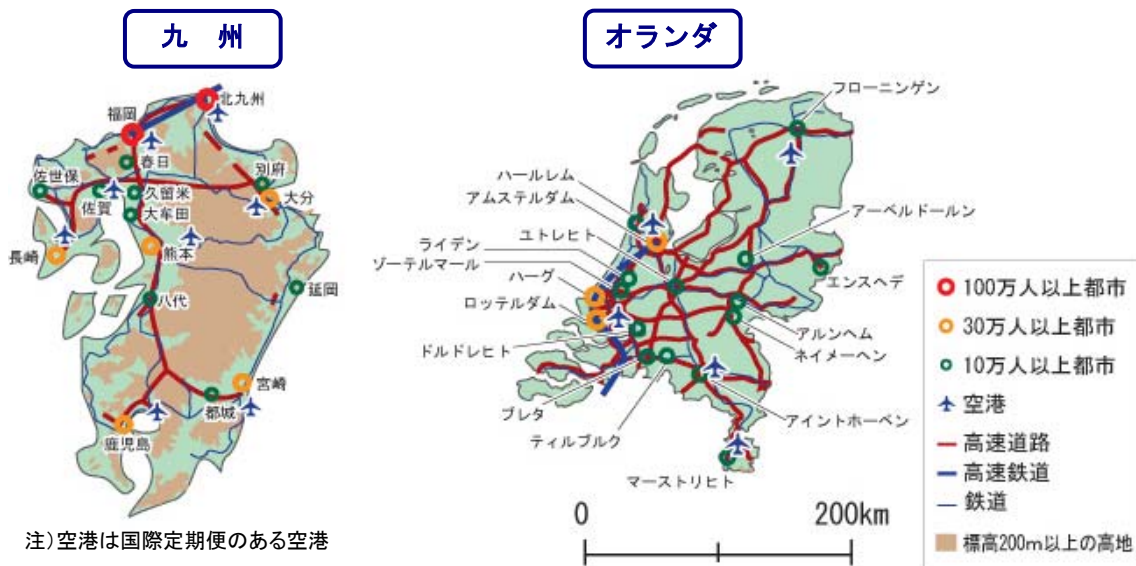


図表-1.③.2 交通流動からみた広域的なブロックの形成



出典:「1999年度全国高速道路自動車起終点調査」をもとに作成

図表-1.③.3 九州とオランダの比較



■九州とオランダの人口、面積、GDP等(2002年)

	人口(万人)	面積(km ²)	GDP(100万米ドル)	地形の特徴
九州	1,345	42,170	344,824	中央部に山地
オランダ	1,610	41,526	417,843	平坦な地形

注)オランダの面積は2001年値

出典:「世界の統計 2003、2004」「地域経済総覧 2005」「全国都道府県市区町村別面積調査」「県民経済計算年報 2005」をもとに作成

④複数の市町村にまたがる生活圏形成の動き

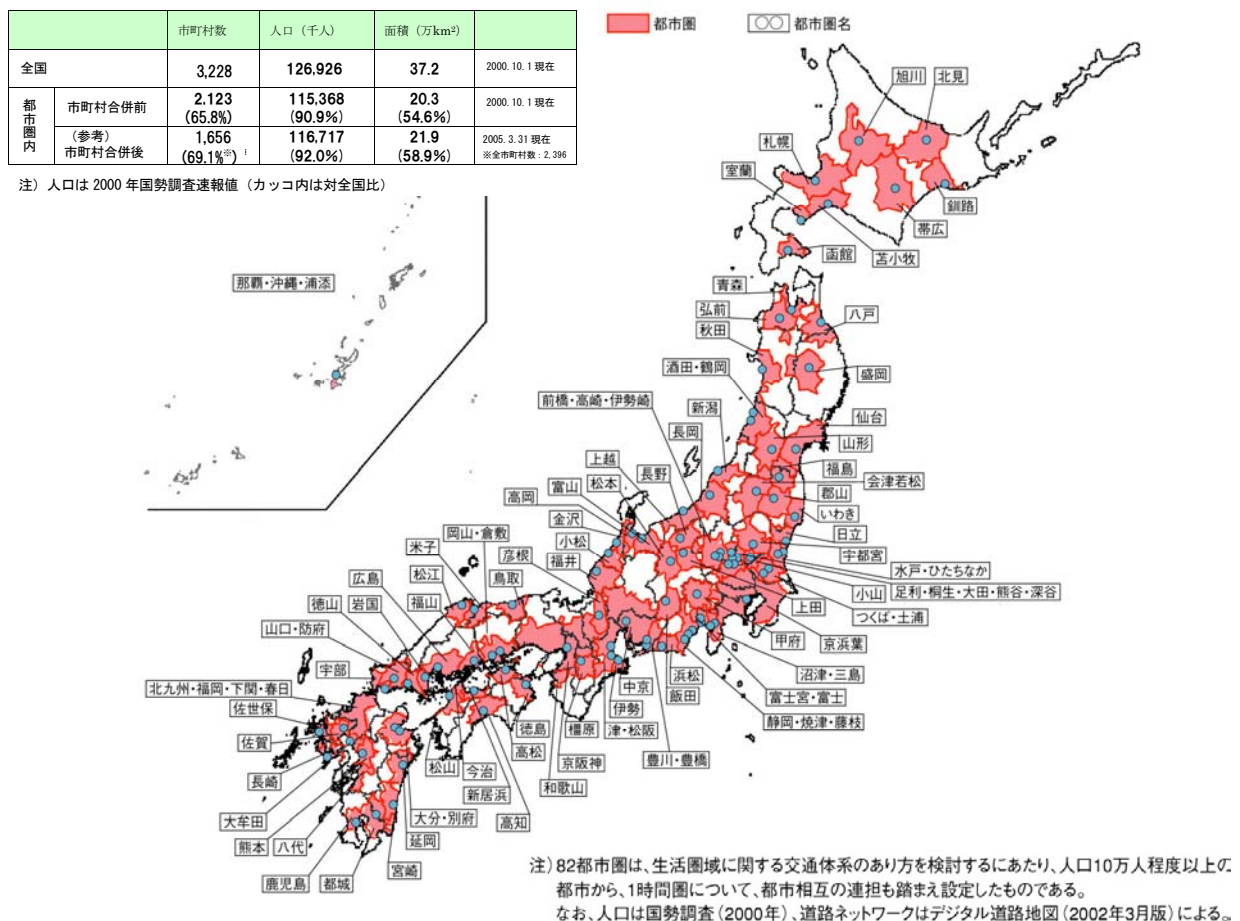
モータリゼーションの進展などにより、国民の日常生活*の行動範囲の広域化などを背景とし、生活の拠点となる人口 10 万人程度以上の都市から、交通 1 時間圏内にある複数の市町村にまたがる、人口規模が 30 万人前後のまとまりを目安とした圏域（以下、『生活圏域』と称する）は、全国で 82 となる。この圏域は国土面積の 55% で、圏域内に全人口の約 90% が居住している。

それぞれの圏域はほぼ同一の水共同域*にあり、自然、歴史、文化など生活を取り巻く環境を概ね共有している。また、圏域内に居住する人々は概ね域内に通勤・通学先を求め、医療、買物、公共サービスなど都市的サービスも概ね圏域内で享受できている。

よって、拠点性のある都市から交通 1 時間圏で 30 万人前後のまとまりを一つの単位とした圏域が形成されつつあるといえる。

なお、『生活圏域』には、圏域内に複数の都市が存在する構造（ポリセントリック）、中心都市に一極集中している構造（モノセントリック）など多様な形態が見られることから、『生活圏域』の交通ネットワークについては、将来的な圏域構造を見据えた検討を行う必要がある。

図表-1.④.1 交通 1 時間圏・人口 30 万人前後の都市圏(82 都市圏)

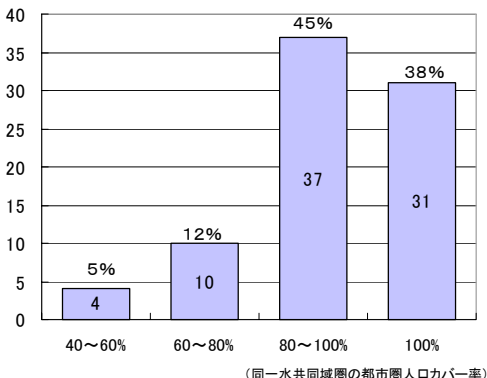


出典: NITAS 利用により作成

図表-1.4.2 82都市圏と水共同圏の関係

・82都市圏のうち68都市圏(83%)は、人口の80%以上が同一の水共同圏でカバーされている。

(圏域数) 同一水共同圏の都市圏人口カバー率と圏域数



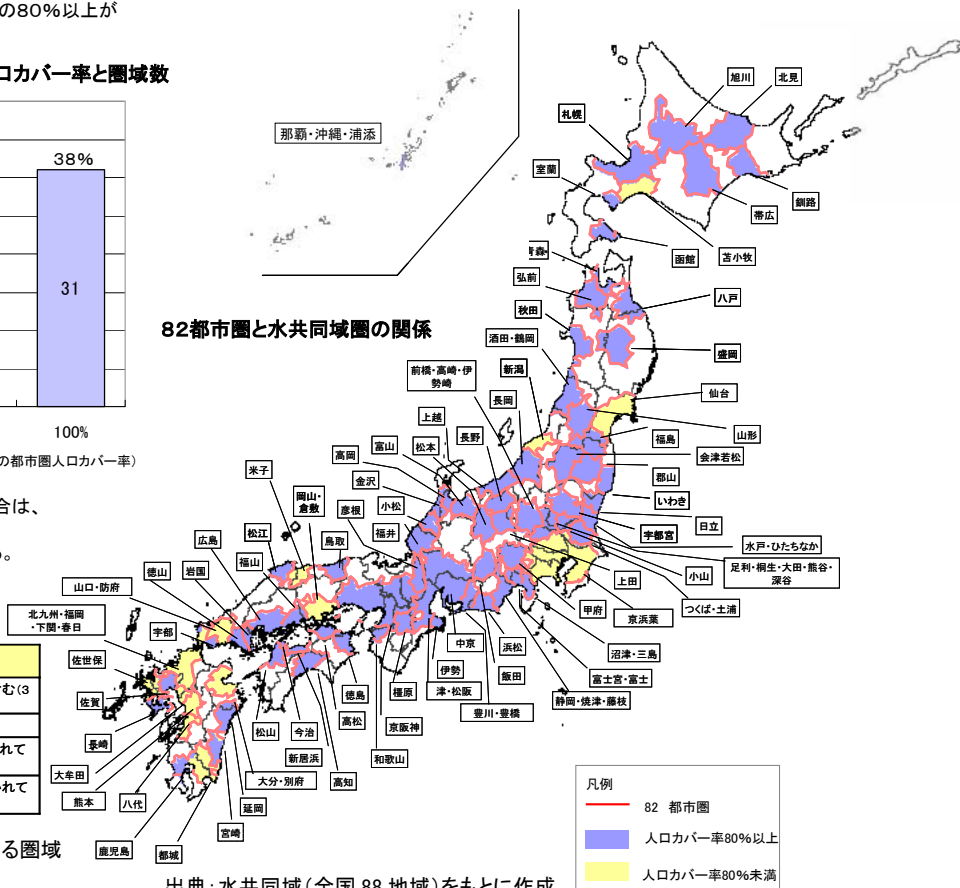
・都市圏が複数の水共同圏で分かれる場合は、都市圏が水系の合流する河口部や複数の中心市から構成される都市圏の場合である。

同一水共同圏の都市圏人口カバー率が低い都市圏(60%以下)

都市圏名	人口カバー率	概要
山口・防府市圏	48%	山口市が内陸にあり分水嶺を含む(3つに分かれている)
岡山・倉敷市圏	52%	岡山・倉敷各市に河口がある
大牟田市圏	54%	尾根により水共同圏が分断されている
都城市圏	59%	県境で2つの水共同圏に分かれている

水共同圏:水資源を一体的に活用している圏域

82都市圏と水共同圏の関係

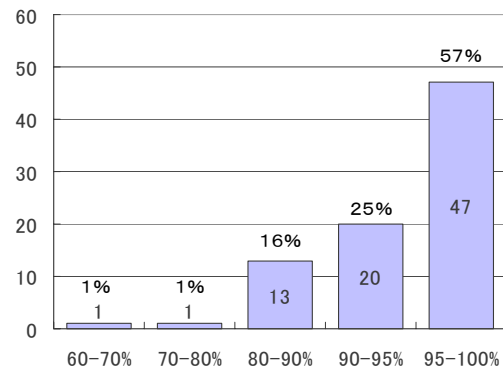


出典:水共同圏(全国88地域)をもとに作成

図表-1.4.3 82都市圏と内々通勤率の関係

・82都市圏のうち80都市圏が自都市圏内通勤率80%を確保している。

(圏域数) 都市圏内々通勤率(2000年)

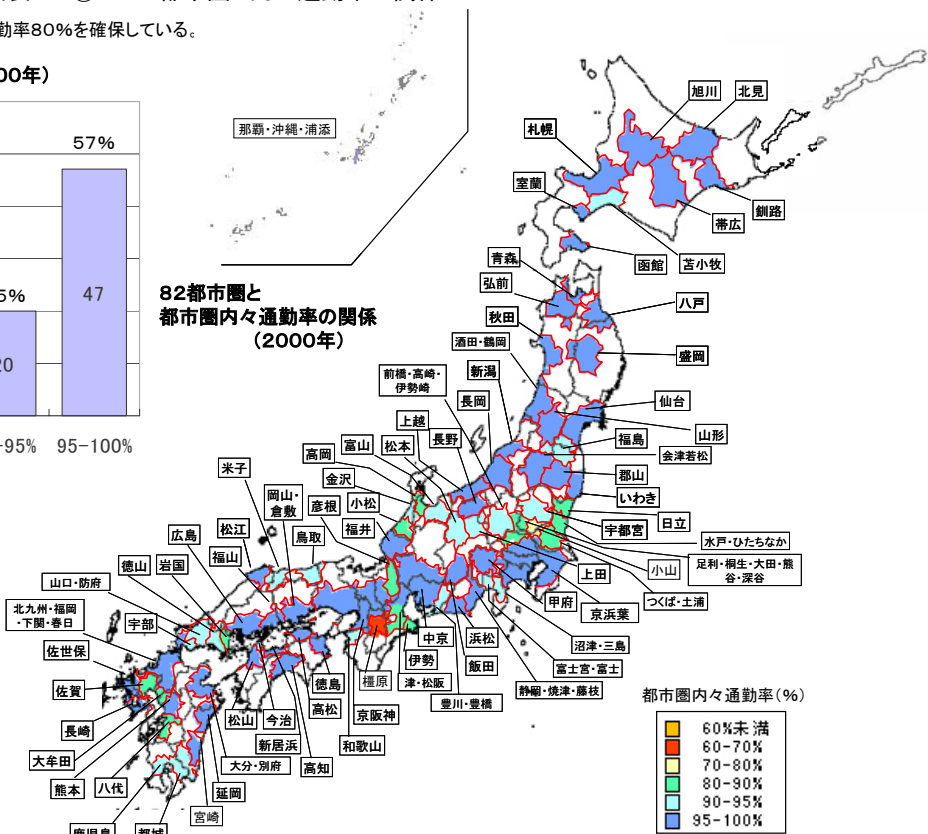


・都市圏内々通勤率が80%を切る都市圏は京浜葉大都市圏と京阪神大都市圏に隣接する都市圏である。

都市圏内々通勤率が低い都市圏(80%未満)

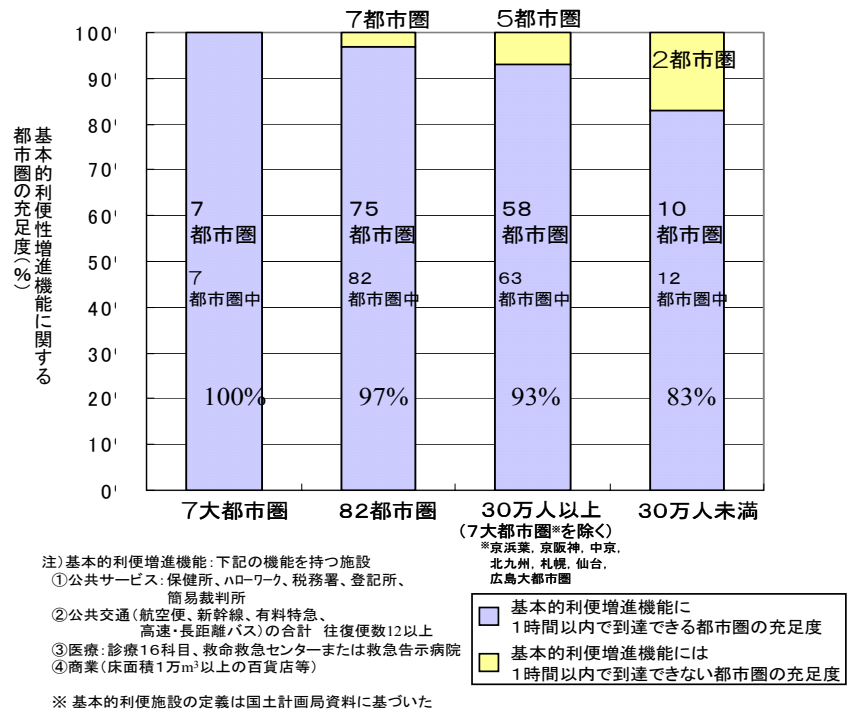
都市圏名	人口カバー率	概要
権原市圏	64%	京阪神大都市圏に隣接する。
小山市圏	78%	京浜葉大都市圏に隣接する。

82都市圏と都市圏内々通勤率の関係(2000年)



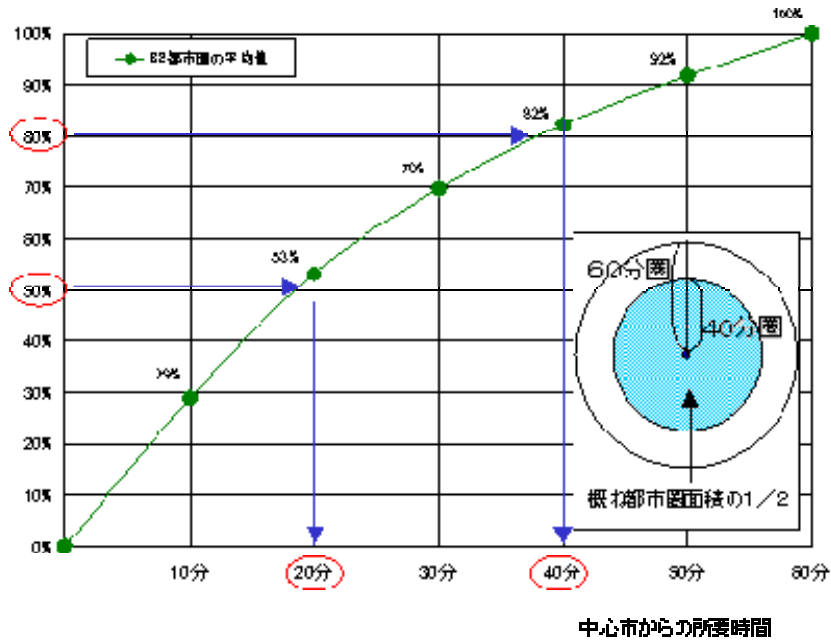
7 出典:「平成12年国勢調査従業地・通学地集計(その1)」をもとに作成

図表-1.④.4 基本的利便性増進機能に関する都市圏の充足度



出典: 国土交通省政策統括官付政策調整官室作成

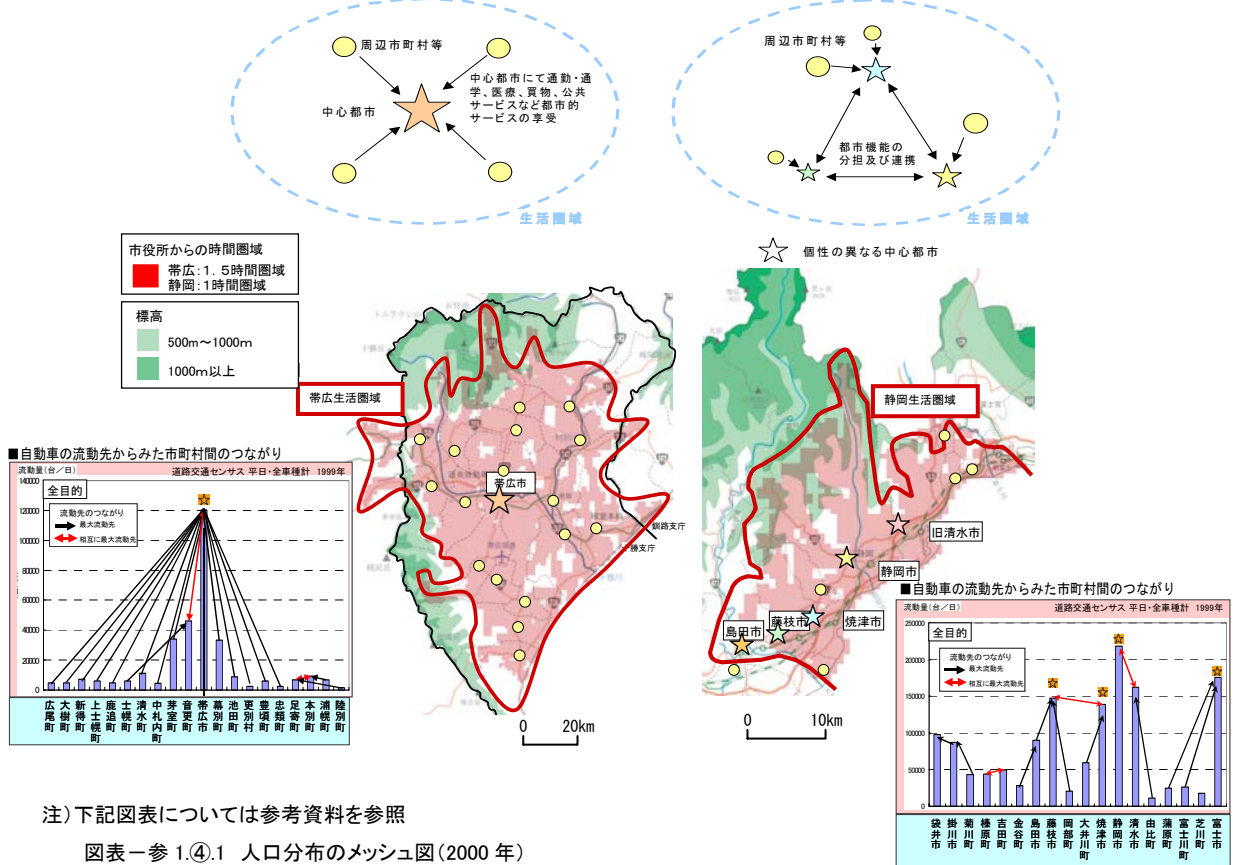
図表-1.④.5 中心市からの1時間圏域人口に占める各所要時間圏域人口の割合



出典: NITAS 利用により作成

図表-1.④.6 都市機能等が中心都市に一極集中している構造(モノセントリック)と
複数の都市が相互に機能を補完し合う構造(ポリセントリック)の概念図

- 都市機能等が中心都市に一極集中している構造 (モノセントリック)
- 複数の都市が相互に機能を補完し合う構造 (ポリセントリック)



注) 下記図表については参考資料を参照

図表-参 1.④.1 人口分布のメッシュ図 (2000年)

出典: 国土交通省政策統括官付政策調整官室作成

コラム ポリセントリック型都市構造の例 (ランドシュタット)

ヨーロッパのランドシュタット (オランダ)、ルール地方 (ドイツ) などは、ポリセントリック型の、分散して存在する複数の都市を公共交通ネットワークなどで結びつけ、居住者のテリトリーを広げ、交流を促し、経済成長を遂げている地域である。そして、一つの都市はコンパクトシティをめざし、周辺に緑のエリアを残し、環境や景観にも配慮した美しいまちづくりが進められている。

ランドシュタットの主要都市と幹線交通ネットワーク



ランドシュタットの主要都市

◆アムステルダム

人口 72 万人
商業、金融の中心
空港ゲートウェイ (スキポール空港: 旅客数欧州第 4 位)
アムステルダム市内の LRT



◆ハーグ

人口 44 万人
政治の中心

◆ロッテルダム

人口 59 万人
港湾ゲートウェイ
(ロッテルダム港: コンテナ取扱量 EU 第 1 位 2002 年)

◆ユトレヒト

人口 23 万人
国内の交通の要衝、物流拠点

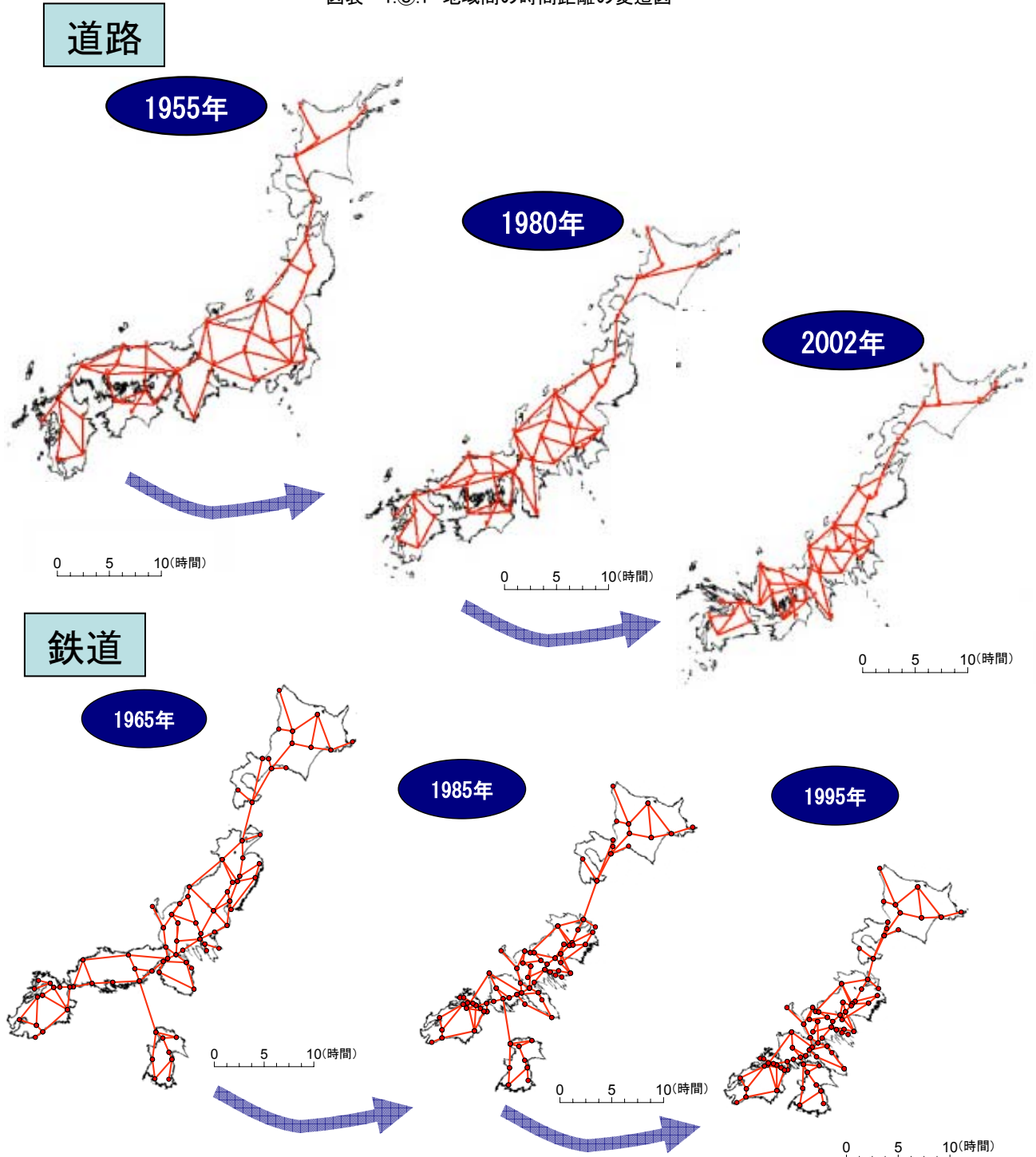
- ・各エリア間で容易にアクセスできる都市配置となっている。
- ・各都市内では LRT 等の公共交通網が整備されている。
- ・中央の緑地帯 (グリーンハート) は野放図な都市の拡大を抑制するため開発を禁止している。

⑤日本列島の時間距離の歪みの拡大

主たる四島が、陸上交通機関などによって結ばれたものの、全国的な幹線交通ネットワークの整備は未だ途上であり、整備の進んでいる太平洋側などの時間距離の短縮に比べ、日本海側などの時間短縮が進んでいない。この結果、時間距離で見ると日本列島全体としての歪みや『地域ブロック』内での歪みが生じている。

わが国全体としての国際競争力を高めるとともに、『地域ブロック』間の交流・連携により、地域の潜在力を発揮し、自立した『地域ブロック』の発展を図るためには、この歪みを是正する必要がある。

図表-1.⑤.1 地域間の時間距離の変遷図



出典：東京大学社会基盤学専攻地域/情報研究室

⑥中山間地域などの国土管理問題の顕在化

国土の中には、定住面や交通面などで条件が十分に整っていないため、一定のまとまりのある生活圏の形成には困難を伴う地域が存在する。このような地域を、本委員会では、『自然共生地域』と称する。(委員会での検討にあたっては、「④複数の市町村にまたがる生活圏形成の動き」でみた82都市圏外の地域を『自然共生地域』とした。)

『自然共生地域』内に居住する人口は全人口の9%であるが、全国の国土面積に占める割合は45%、耕地面積は34%、森林面積は52%と大きく、『自然共生地域』は、国土保全、水循環、景観形成、食料安定供給、国民の保養、地域文化の継承など多面的な機能を有している。

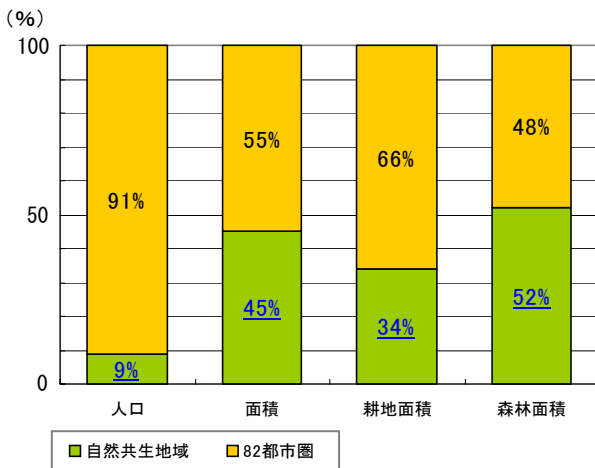
一方で、『自然共生地域』はその多くが中山間地域*に位置し、平坦地に比べて農業生産面での労働生産性・土地生産性が低く、農業維持などに多大な努力を要する地域である。また、周辺都市や周辺地域との連携が図りづらい場合が多く、兼業などによる他産業からの収入の獲得が難しい状況になりつつある。このようなことから、『自然共生地域』では、人口減少、高齢化、耕作放棄地の拡大、森林の荒廃などが同時に進行している地域が多い。

これまで、『自然共生地域』の中山間地域などを支えてきた基礎的なコミュニティの単位は集落である。しかし、1999年当時、過疎地域活性化特別措置法*の指定を受けた地域は約5万集落であったが、このうち、約2,000集落(4%)が存続できなくなる可能性がある」と指摘されている。こうした集落の87%までが20世帯未満の小規模集落で、かつ48%が地理的・地形的に末端である、交通条件の良くない地域に集中している。

このような『自然共生地域』を中心とした集落問題は、コミュニティの維持など地域的な問題に止まらず、治山・治水、水循環など国土管理上の問題、食料自給問題、そして背後の都市生活への影響など日本社会全体に関わる問題を惹起するおそれがある。

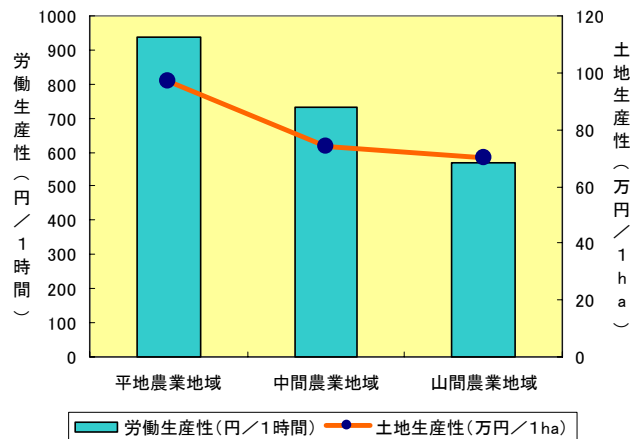
『自然共生地域』が有する豊かな環境、自然、伝統文化は一旦、喪失すると回復が困難なものであり、その保全について早急な対応が必要となっている。

図表-1.⑥.1 自然共生地域が国土に占める割合



出典:「国勢調査報告」「農林業センサス」等をもとに作成

図表-1.⑥.2 平地と中山間地域の農業生産性の比較



出典:農林水産省ホームページをもとに作成

注)下記図表については参考資料を参照

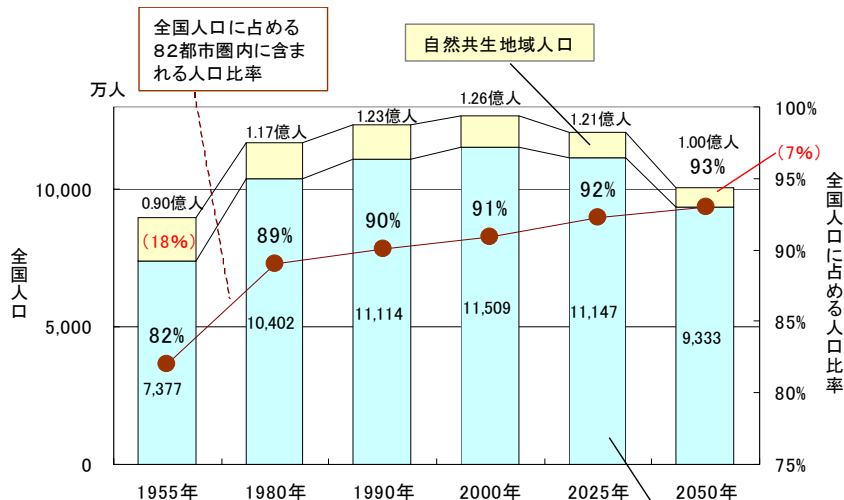
図表-参 1.⑥.1 中山間地域農地の多面的機能の評価事例

図表-参 1.⑥.2 集落機能の消滅の危機に直面する農業集落(市町村別の農家数4戸以下の農業集落数割合)

図表-参 1.⑥.3 集落再編についての検討動機

図表-参 1.⑥.4 人口密度別メッシュ数の推移(1975年と2000年の比較)

図表-1.⑥.3 全国人口に占める自然共生地域内人口の推移



※1955～2000年の市区町村人口は国勢調査時系列表をもとに作成

※将来市町村人口は「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」
国立社会保障・人口問題研究所をもとに作成

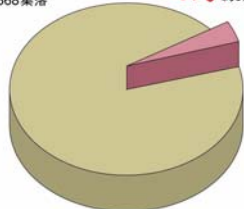
出典：国土交通省政策統括官付政策調整官室作成

図表-1.⑥.4 過疎地域集落について

過疎活性化特別措置法の指定(1999年)を受けた地域(約5万集落)のうち、約2,000集落(4%)が存続できなくなる可能性があると考えられ、その87%までが20世帯未満の小規模集落。また、それらの集落の約半分は、地形的に末端な場所に存在。

存続が困難と見込まれる集落

過疎活性化特別措置法
指定(1999年)を受けた地域
48,668集落

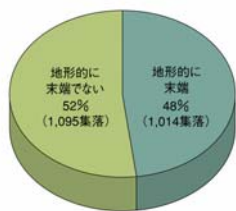


過疎地域集落数

	集落数	人口	世帯数
全国	-	125,570,246	43,899,923
過疎地域	(100%) 48,668	(6%) 7,970,357	(6%) 2,658,419
存続が困難見込 全数	(4%) 2,109	59,067	22,593

注)全国値は平成7年国勢調査

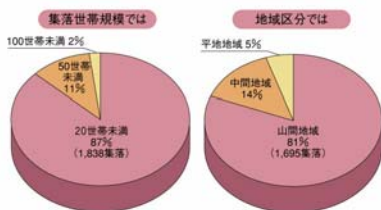
存続が困難と見込まれる集落の地形の内訳



地形・存続の困難見込からみた集落数

	地形的 末端	地形的 末端でない	計
過疎地域 全集落数	<9%> 4,325	<91%> 44,364	<100%> 48,689
存続が困難見込 集落数	<48%> 1,014	<52%> 1,095	<100%> 2,109

存続が困難と見込まれる集落の内訳



集落規模・存続の困難見込からみた集落数

	全数	集落世帯規模			
		0～19	20～49	50～99	100～
過疎地域 全集落数	48,689	15,609	18,358	8,911	5,811
存続が困難見込 集落数	2,109	1,838	235	30	5

地域区分・存続の困難見込からみた集落数

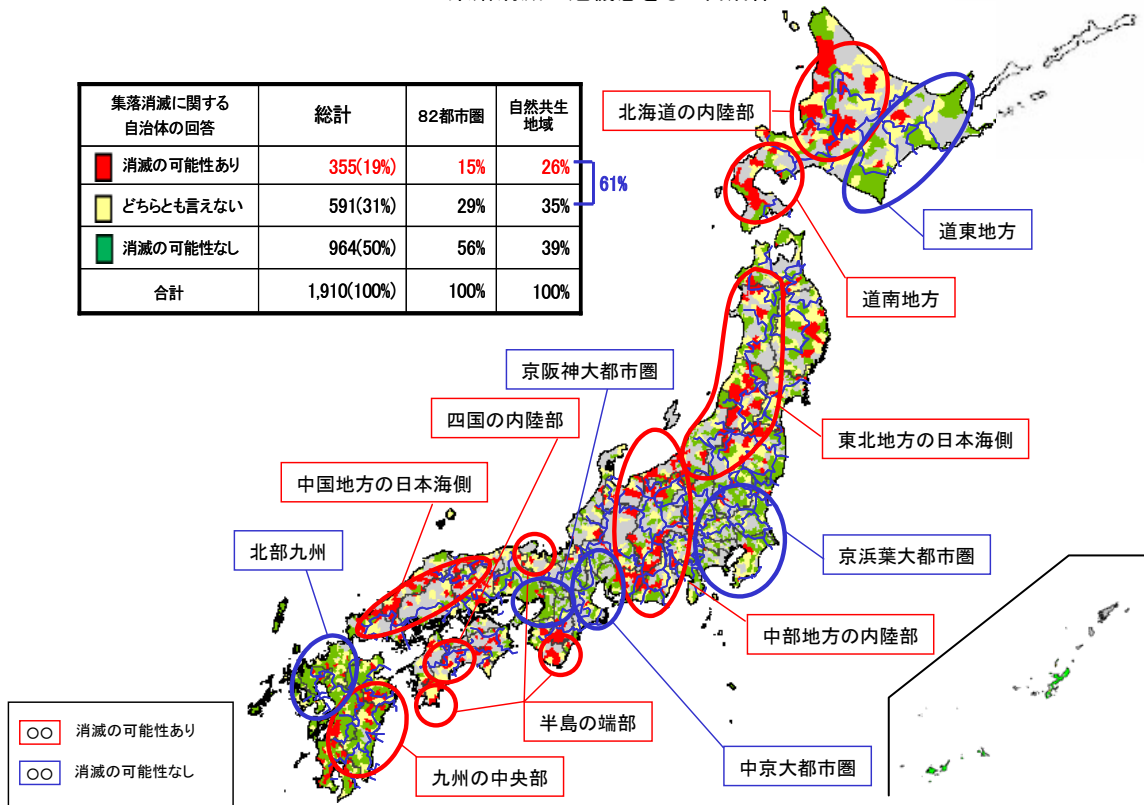
	全数	集落世帯規模			
		山間	中間	平地	都市
存続が困難見込 集落数	2,109	1,838	235	30	5

出典：国土庁地方振興局「過疎地域における
集落再編成の新たなあり方に関する調査(H12.3)」をもとに作成

コラム 集落消滅の可能性

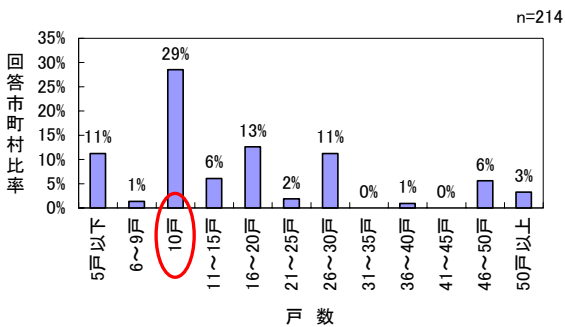
全国の市町村（2004年8月1日時点）を対象としたアンケート調査の結果では、『自然共生地域』の61%の市町村で「集落消滅の可能性はある」「どちらともいえない」と回答しており、82都市圏の回答率の44%を上回っている。また、上記の「集落消滅の可能性はある」とした市町村に対して実施した追加アンケートでは、集落が存続していくための最低規模は10戸とする回答が約3割と最も多く、2000年時点の農業集落*（全国で約13.5万集落）のうち約5,000集落がこの最低規模（農家以外も含めた総戸数で10戸）を下回っている。1970年以降集落の再編などもあり、農業集落数は約8,000減少しているが、今後こうした集落再編や集落数減少がさらに進む可能性がある。

集落消滅の危機感をもつ自治体



出典：全国市町村アンケート調査結果（2004年8月）をもとに作成

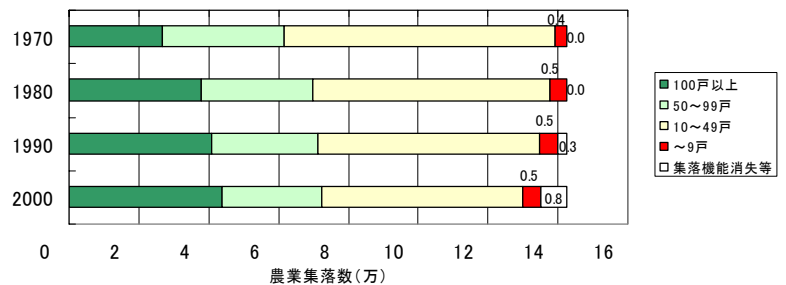
集落が存続するための最低規模
（追加アンケート回答結果）



※「集落消滅の可能性はある」と回答した市町村に対する追加アンケートでの、「集落が存続するための最低規模」に対する回答結果。10戸とする回答が最も多い。

出典：「集落消滅の可能性はある」と回答した市町村に対する追加アンケート調査結果（2005年2月）をもとに作成

総戸数別農業集落数



※農家以外の戸数も含んだ総戸数別に見た、農林業センサスの農業集落数の推移。2000年時点では、1970年に比べ総集落数が約8,000減少している。

出典：「農林業センサス（各年）」をもとに作成

⑦競争力が低下するわが国の国際ゲートウェイ機能

三大都市圏を中心に、港湾、空港の国際ゲートウェイ*が整備されつつあるが、わが国の外貿コンテナを扱う国際港湾は、シンガポール、高雄、釜山などと比較し、コスト、サービス面で劣っている。

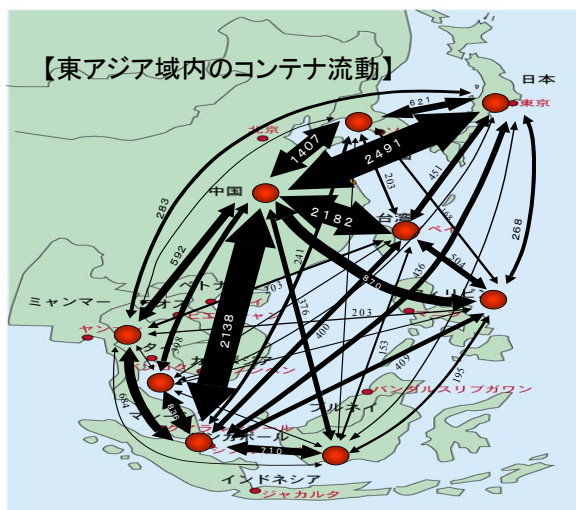
さらに、東アジア諸国の経済発展に伴う物流量の急増、生産活動のグローバル化に伴う SCM*（サプライチェーンマネジメント）の普及による物流効率化へのニーズの高まりにより、東アジア近隣諸港が急速に台頭し、わが国主要港の地位が相対的に低下しつつある。また、わが国の主要港への国際基幹航路の寄港率も減少傾向にある。さらに、首都圏、中部圏、関西圏の三大湾からのコンテナ輸送についても、釜山港など近隣の東アジア拠点港湾を経由したフィーダー輸送を利用する割合が高まっている。

国際空港についても、立地にあたっての地形的な要因などにより高い整備コストがかかっていることから、東アジア近隣諸国の主要空港であるシンガポール、香港、ソウルなどに比べコスト面などで相対的に不利な面も生じている。

東アジア諸国の成長やグローバルな競争が激化するなか、国民生活の安定や産業空洞化の回避など地域振興、産業活性化を進めていくためには、国際ゲートウェイ機能の競争力の低下に歯止めをかける必要がある。

図表-1.⑦.1 東アジア域内のコンテナ流動(1998年)

単位：千 TEU

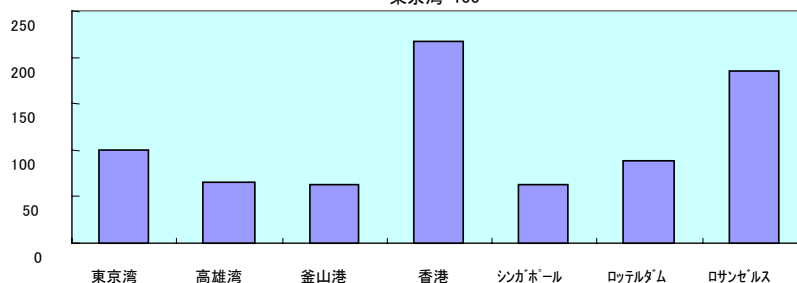


出典：国土技術総合政策研究所資料

図表-1.⑦.2 日本の港湾と海外港湾の港湾コスト水準の比較

コンテナ取扱総料金の国際比較(40フィートコンテナ1個あたり)

東京湾=100



注1) 入港船型は3,700TEU型=50,000G/T級(48,342G/T)とする。積卸量1200個(1800TEU)の場合。入港条件は平日(7:30着岸、21時離岸)

注2) 港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。リース料、係留施設使用量、オフィス労働者人件費、港湾労働者人件費、荷役機械償却費、荷役機械メンテナンス費、オフドックコンテナ料、トン税、入港料、各使用料(パイロット、進路警戒船、タグボート)、綱取放作業量、その他

出典：国土交通省港湾局

図表-1.⑦.3 わが国の主要港の相対的地位の低下

1983年 (単位:千TEU/年)			1993年 (単位:千TEU/年)			2003年 (単位:千TEU/年)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	2,314	1	香港	9,204	1	香港	20,449
2	ニューヨーク/ニュージャージー	2,065	2	シンガポール	9,046	2	シンガポール	18,100
3	香港	1,837	3	高雄	4,636	3	上海	11,280
4	神戸	1,623	4	ロッテルダム	4,161	4	深圳	10,615
5	高雄	1,479	5	釜山	3,071	5	釜山	10,408
6	シンガポール	1,274	6	神戸	2,696	6	高雄	8,840
7	アントワープ	1,000	7	ハンブルク	2,486	7	ロサンゼルス	7,179
8	シアトル	950	8	ロサンゼルス	2,376	8	ロッテルダム	7,107
9	基隆	943	9	横浜	2,168	9	ハンブルク	6,138
10	ハンブルク	930	10	ロングビーチ	2,079	10	アントワープ	5,445
11	横浜	925						
13	釜山	884	17	東京	1,538	17	東京	3,314
19	東京	698	22	名古屋	1,155			
			27	上海	900	27	横浜	2,505
33	大阪	356						
45	名古屋	254	37	大阪	680	31	名古屋	2,074
						32	神戸	2,046
114	上海	83	-	深圳	78	47	大阪	1,610

出典:「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK(2005,1995,1985)」をもとに作成

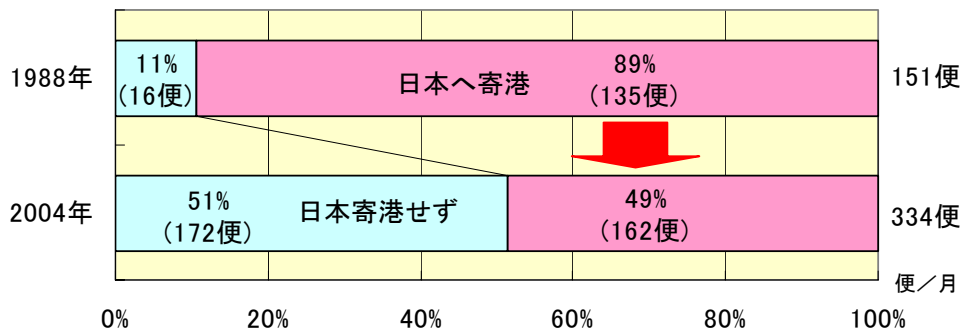
図表-1.⑦.4 世界の主要国際空港の乗降客、貨物量ランキングの推移

旅客数			1992			1996			2003		
順位	空港	旅客数(千人)	順位	空港	旅客数(千人)	順位	空港	旅客数(千人)			
1	ロンドン・ヒースロー	38,257	1	ロンドン・ヒースロー	48,275	1	ロンドン・ヒースロー	56,554			
2	フランクフルト・マイン	23,271	2	フランクフルト・マイン	30,919	2	パリ・シャルル・ド・ゴール	43,207			
3	パリ・シャルル・ド・ゴール	22,444	3	香港・啓徳	29,543	3	フランクフルト・マイン	40,536			
4	香港・啓徳	22,061	4	パリ・シャルル・ド・ゴール	28,665	4	アムステルダム・スキポール	39,679			
5	成田	19,022	5	アムステルダム・スキポール	27,085	5	香港・香港	26,752			
6	ロンドン・ガトウィック	18,690	6	シンガポール・チャンギ	23,130	6	ロンドン・ガトウィック	25,989			
7	アムステルダム・スキポール	18,609	7	成田	22,666	7	シンガポール・チャンギ	23,143			
8	シンガポール・チャンギ	16,882	8	ロンドン・ガトウィック	22,029	8	成田	22,626			
9	ニューヨーク・ケネディ	15,110	9	ニューヨーク・ケネディ	17,453	9	バンコク	21,252			
10	チューーリッヒ	12,007	10	バンコク・ドンムアン	16,360	10	ソウル・仁川	19,387			

貨物取扱量			1992			1996			2002		
順位	空港	貨物量(千トン)	順位	空港	貨物量(千トン)	順位	空港	貨物量(千トン)			
1	成田	1,288	1	香港・啓徳	1,564	1	香港・香港	2,479			
2	フランクフルト・マイン	989	2	成田	1,562	2	成田	1,942			
3	香港・啓徳	957	3	マイアミ	1,351	3	ソウル・仁川	1,674			
4	ソウル・金浦	796	4	フランクフルト・マイン	1,262	4	シンガポール・チャンギ	1,638			
5	ニューヨーク・ケネディ	779	5	シンガポール・チャンギ	1,191	5	アンカレッジ	1,483			
6	マイアミ	755	6	ニューヨーク・ケネディ	1,160	6	フランクフルト・マイン	1,457			
7	ロンドン・ヒースロー	748	7	ソウル・金浦	1,142	7	台北・中正	1,369			
8	シンガポール・チャンギ	719	8	アムステルダム・スキポール	1,083	8	マイアミ	1,248			
9	台北	702	9	ロンドン・ヒースロー	1,032	9	アムステルダム・スキポール	1,240			
10	アムステルダム・スキポール	695	10	パリ・シャルル・ド・ゴール	827	10	ニューヨーク・ケネディ	1,236			

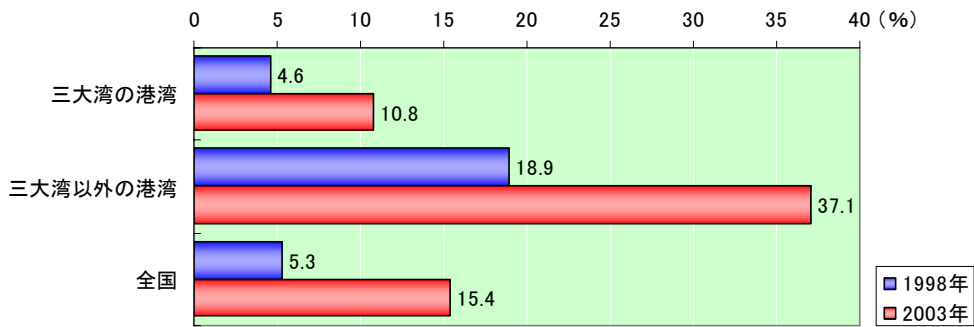
出典:「航空統計要覧」、新東京国際空港公団プレスリリースをもとに作成(ICAO 国際空港ランキング)

図表-1.⑦.5 東アジア～北米コンテナ航路の日本寄港率



出典:(株)オーシャンコマース「国際輸送ハンドブック 1989、2005」をもとに作成

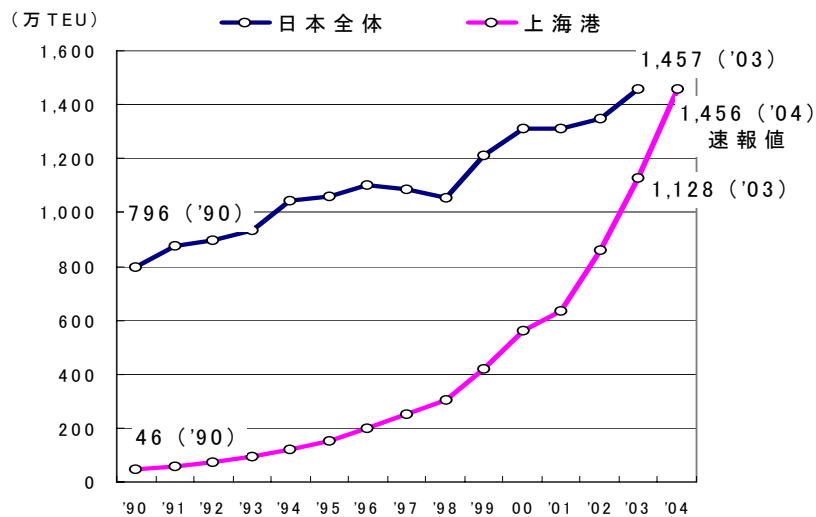
図表-1.⑦.6 わが国の国際海上コンテナの海外フィーダー輸送比率



注) 各年1ヶ月間の輸出入コンテナ貨物流動調査による海外フィーダー比率
(海外の港湾を経由して目的地まで輸送をした輸出入コンテナ貨物の比率)

出典:「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに作成

図表-1.⑦.7 爆発的な成長をみせる上海港



出典: 上海港は中国交通部公表値、日本全体は「数字で見る港湾」

2001年以降は「Containerization International Yearbook(1TEU=標準コンテナ1個)をもとに作成

図表-1.⑦.8 上海・洋山(ようざん)新港プロジェクト

上海市南東海上約30km沖合の小洋山・大洋山群島を埋め立てて一大コンテナ基地とする計画

- ・コンテナパース: 50パース、21,200m
- ・計画取り扱い能力: 20百万TEU
- ・需要予測: 05年 10百万TEU、10年 13~15百万TEU
- ・東海大橋(全長35km、スパン27.5m、4車線)で本土と結ぶ
- 【参考】東京港(大井)ー横浜(本牧)海上距離: 約30km
- ・課題: 稼働率の維持(台風・冬季季節風による港湾の不稼働)



洋山I期II期計画イメージ

出典: 国土交通省港湾局資料

注) 下記図表については参考資料を参照

- 図表-参 1.⑦.1 主要な国際港湾及び国際空港の整備状況
- 図表-参 1.⑦.2 アジア諸国の主要港湾のコンテナ取扱量
- 図表-参 1.⑦.3 わが国の主要港湾の基幹航路便数
- 図表-参 1.⑦.4 上海経済圏と中国全土、日本との比較
- 図表-参 1.⑦.5 世界主要空港の空港利用料金比較

⑧安全・安定面で課題を残す国土空間

日本の国土は、南北に約3,000kmと細長く、主たる四島は海峡にへだてられ、中央には脊梁山脈が走り、山地部が約3分の2を占め、地域が大きく分断されている。

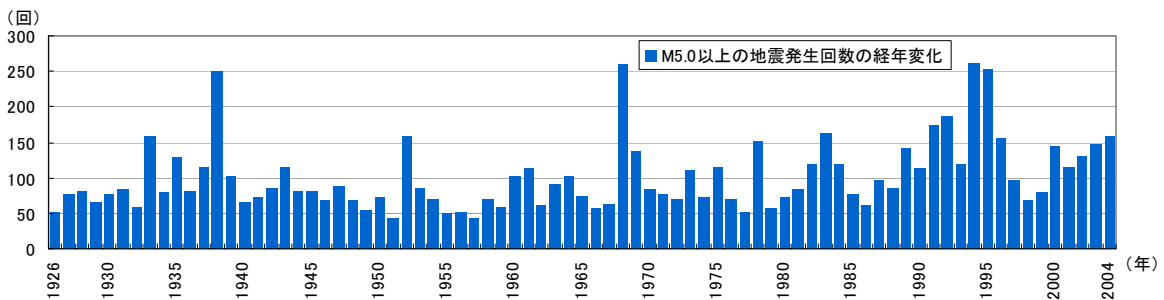
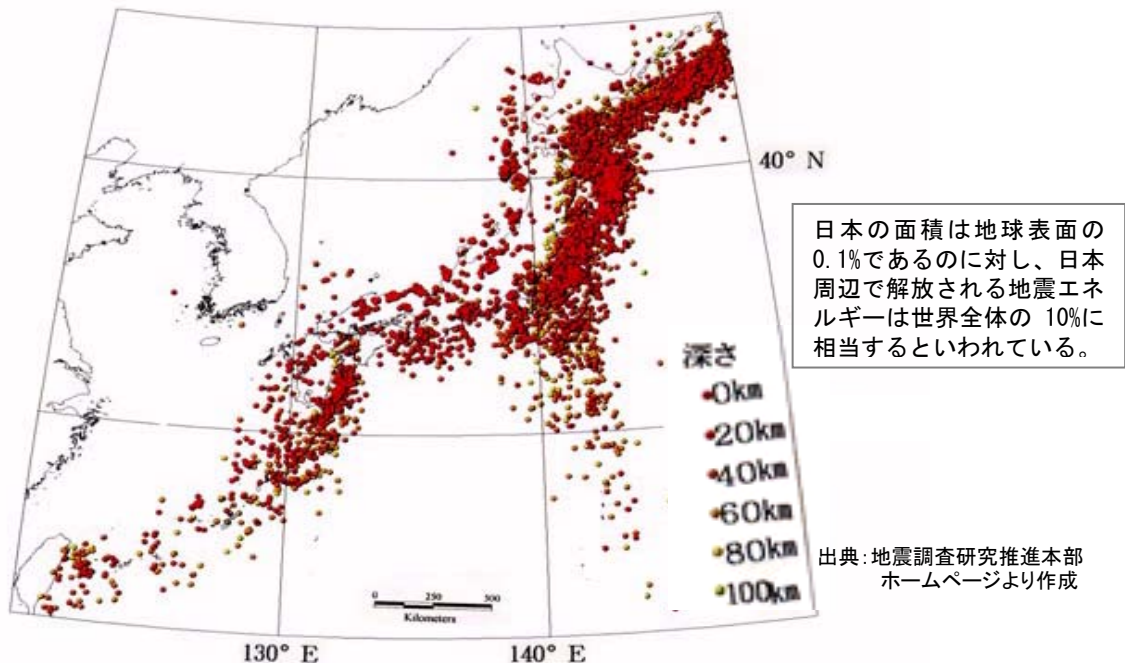
さらに、世界有数の地震国であり、地震災害、津波の脅威に常にさらされている。また、季節的な豪雨、豪雪、高潮、風浪にも見舞われやすい。このような、脆弱な国土条件の下で、わが国の文化が生まれ、人々の営みがなされていることを再認識する必要がある。

自然条件から人々の暮らしや経済活動を守り、国土からの恵沢が得られるよう、引き続き、耐震性・耐火性の強化、情報の適切な伝達手段の確保などに配慮し、社会資本などの基盤の整備、更新を適切に行う必要がある。その際、最新の観測技術やユビキタス*ネットワークング技術を駆使し、災害予知、災害箇所の発見、被災者の救援・救助、災害復旧、生活再建などを迅速かつ確に行う必要がある。なお、地震への備えを高めていくことは、国際的な面では、わが国のカントリーリスク*の軽減につながる。

また、エネルギー、食料の多くを輸入に依存するわが国では、国際関係の変化や海外の食の安全に関する問題がたちまち国民生活や社会・経済に影響を及ぼす危険性がある。上流から下流に至る一貫した水資源の管理、食料の安定供給など国土からの恵沢を持続的、安定的に得られるよう、国土の利用、保全に努める必要がある。

また、国民生活や生産活動に不可欠な国際海上輸送については、その航行の安全確保に努める必要がある。

図表-1.⑧.1 M5以上の地震発生箇所プロット(日本列島とその周辺 1926年～1995年、深さ100km以浅)



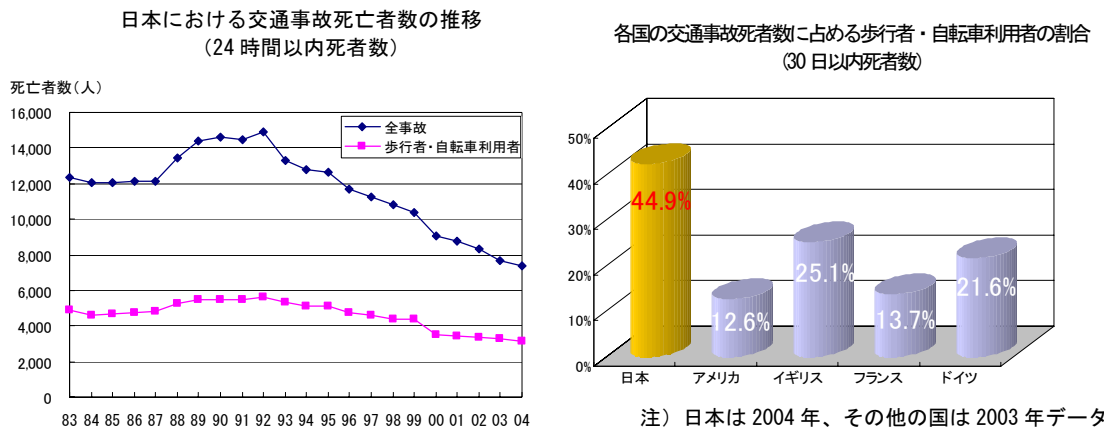
出典: 気象庁データをもとに作成

⑨移動の安全と自律移動性の向上

道路上の交通事故については、平成15年には昭和32年以来46年ぶりに、死者数が8,000人を下回ったものの（平成16年はさらに344人減少し、7,358人）、歩行者と自転車乗用中の死者の割合が約4割と、欧米に比べ高くなっている。高齢社会に対応し、安心して歩きやすい生活空間としていくためにも、道路交通の安全性を一層高めていく必要がある。一方、鉄道事故については、輸送人キロあたりの交通事故死傷者数は極めて低いが、ひとたび発生すると多大な被害が生じるおそれがある。今後とも、関係機関の連携を深め、陸・海・空にわたる国民の移動時の安全性の確保に努める必要がある。

また、少子高齢社会にあっても、多くの国民の社会参画によって、国全体を支え合っていく社会とするためには、ユニバーサルデザインの考え方に基づく社会インフラの改善、更新を行い、人々の自律的な移動を支援していく必要がある。

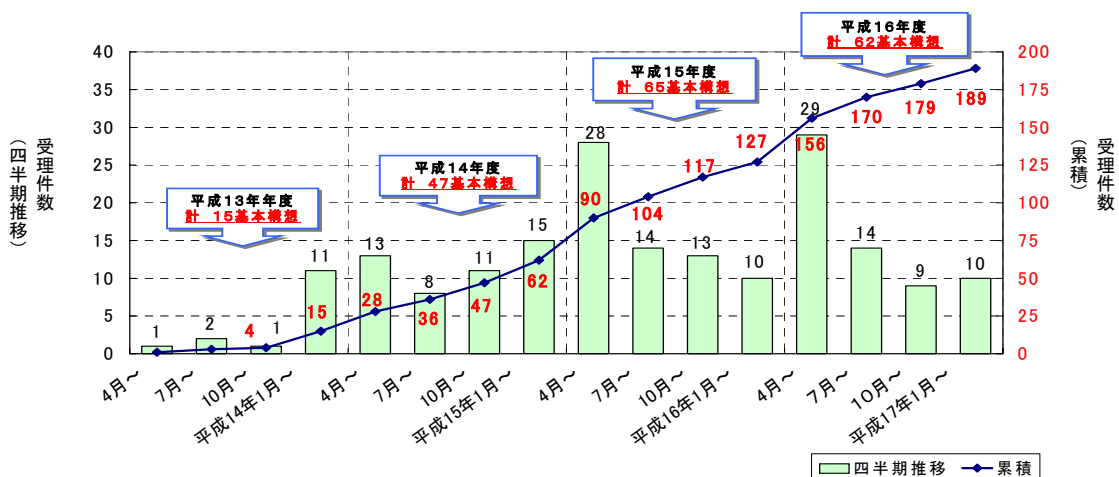
図表-1.⑨.1 交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合



出典: 警察庁交通局データをもとに作成

出典: (財)交通事故総合分析センターデータをもとに作成

図表-1.⑨.2 交通バリアフリー法に基づく基本構想の受理件数推移



出典: 国土交通省総合政策局資料

⑩交流・連携を重視する国土観の醸成

全国的な交通ネットワークなどの形成により、経済・社会活動が広域化し、『地域ブロック』間の相互補完、依存関係が深まってきた。

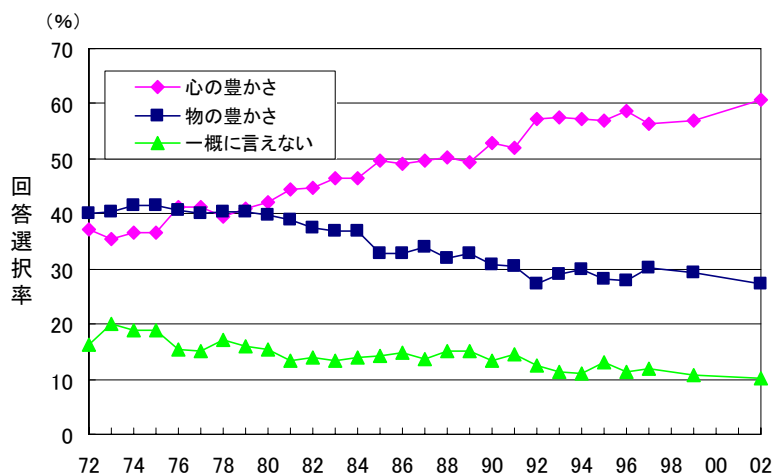
また、世論調査などで国民の価値観の変化をみると、心の豊かさを重視し、地方圏での居住やマルチハビテーション*など多様なライフスタイルのニーズも高まってきている。

一方、今後、グローバル化の進展、地球環境問題への対応、人口減少、少子・高齢化の急速な進行、投資余力の低下などにより、国土管理上の厳しい条件が課せられてくる。

このような状況下にあっても、わが国全体としての国際競争力の向上のみならず、それぞれの地域の国際競争力や魅力を高め、次世代に継承できるより安全で美しい活力ある国づくりを目指す必要がある。

そのためには、それぞれの地域の主体的な取り組みにより、一体感と独自性を有する自立した『地域ブロック』を形成し、そのもとに多様性のある生活の質が確保されたまとまりのある『生活圏域』と多面的機能を保持する『自然共生地域』が相互に交流・連携しあっていくという国土観の醸成が期待される。

図表－1.⑩.1 心の豊かさ・物の豊かさ



注) 回答選択率: 全回答者中でその選択肢を選択した人の割合

「今後の生活の仕方として、心の豊かさか物の豊かさか」の質問に対し、「心の豊かさやゆとりのある生活をすることに重きをおきたい」と答えた人の割合が、2002年には6割を越えている。
「物の豊かさ」は1980年に「心の豊かさ」に抜かれ、以降年々その差は拡大している。

出典: 内閣府「国民生活に関する世論調査(平成14年)」をもとに作成